

**VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ
TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
Hornicko – geologická fakulta
Institut ekonomiky a systémů řízení**

**ROZVOJ SILNIČNÍ SÍTĚ V ÚSTECKÉM REGIONU, JEJÍ
PŘÍNOS PRO DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST A VLIV NA
ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ
bakalářská práce**

Autor:

Miroslav MOCEK

Vedoucí bakalářské práce:

prof. Ing. Vojtech DIRNER CSc.

MOST 2009

Zadání bakalářské práce

Student:

Miroslav Mocek

Studijní program:

B6202 Hospodářská politika a správa

Studijní obor:

6202R009 Ekonomika, management a informatika v oblasti veřejné správy

Téma:

Rozvoj silniční sítě v ústeckém regionu, její přínos pro dopravní
obslužnost a vliv na životní prostředí

The Development of the Traffic Network in the Region of Ústí nad
Labem, its Contribution for the Traffic Service and its Influence on the
Environment

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
2. Současný stav silniční sítě v regionu
 - 2.1 Silniční síť
3. Dopravní nehodovost
 - 3.1 Rozbor nehodovosti v ČR dle hlavních příčin, viníků nehod a místa nehod
 - 3.2 Rozbor nehodovosti v ústeckém regionu dle hlavních příčin, viníků nehod a místa nehod
 - 3.3 Rozbor nehodovosti na dálnici D 8
4. Vliv silniční sítě na životní prostředí
 - 4.1 Hustota silničního provozu na silnici I/8, I/30 a na dálnici D 8 v porovnání z doby před otevřením úseku 0807 dálnice D 8 Trmice – státní hranice a po jeho otevření od 21.12.2006
5. Současný stav dálnice D 8
 - 5.1 Plánovaná výstavba dálnice D 8
 - 5.2 Průběh výstavby úseku 0807 Trmice – státní hranice
 - 5.3 Výstavba úseku 0805 Lovosice – Řehlovice
 - 5.4 Alternativní varianta vedení trasy dálnice D 8 tunelem „Kubačka“
6. Řešení stávajících problémů
7. Závěr

Seznam doporučené odborné literatury:

1. Ředitelství služby dopravní policie: Přehled nehodovosti v silničním provozu na území České republiky za rok 2007, Praha duben 2008,
2. Herčík, Miloslav. 111 otázek a odpovědí o životním prostředí. Ostrava: Montanex, 2004. 150 s. ISBN 80-7225-123-6.
3. Herčík, Miloslav. Životní prostředí: základy environmentalistiky. 1. vyd. Ostrava: VŠB-Technická univerzita Ostrava, 2006 143 s. ISBN 80-248-1073-5.

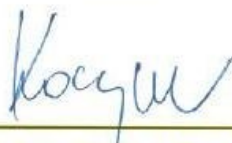
4. Dirner, V. a kol. Ochrana životního prostředí: základy, plánování, technologie, ekonomika, právo a management. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 1997. 333 s. ISBN 80-7078-490-3.

Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí bakalářské práce: **prof. Ing. Vojtech Dirner, CSc.**

Datum zadání: 31.10.2008

Datum odevzdání: 20.04.2009



doc. Dr. Ing. Oldřich Kodym
vedoucí institutu



prof. Ing. Vladimír Slivka, CSc.
děkan fakulty

Prohlášení

- Celou bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně a uvedl jsem všechny použité podklady a literaturu.
- Byl jsem seznámen s tím, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č.121/2000 Sb. autorský zákon, zejména § 35 – využití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a využití díla školního a § 60 – školní dílo.
- Beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3).
- Souhlasím s tím, že jeden výtisk bakalářské práce bude uložen v Ústřední knihovně VŠB-TUO k prezenčnímu nahlédnutí a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že údaje o bakalářské práci, obsažené v Záznamu o závěrečné práci, umístěném v příloze mé bakalářské práce, budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO.
- Bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona.
- Bylo sjednáno, že užít své dílo – bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Mostě dne 19.dubna 2009

.....
Miroslav Mocek v.r.

Annotation

The Development of the Traffic Network in the Region of Ústí nad Labem, its Contribution for the Traffic Service and its Influence on the Environment

In this work is processed the significance of the development of public road system in Ústí – Region. In the first part of the work is an overview of the actual state of public road system in Ústí – Region. In the next part is processed an overview of the accident frequency in the Czech Republic, in Ústí – Region and on the D-8 highway in 2008 with its consequences. In the next part is processed the influence of road transport on the environment. In the following part is processed the history of construction of the D-8 highway. At the end of this work is described an evaluation of the development of public road system, especially the finishing construction of the D-8 highway across the Czech Central Mountains and its commissioning.

Keywords: accident frequency, public road system, environment

Anotace

Rozvoj silniční sítě v ústeckém regionu, její přínos pro dopravní obslužnost a vliv na životní prostředí.

V předložené práci je zpracován význam rozvoje silniční sítě v ústeckém regionu. V první části je přehled současného stavu silniční sítě v ústeckém regionu. V další části je popsán přehled dopravní nehodovosti v České republice, v ústeckém regionu a na dálnici D-8 za rok 2008, včetně následků. V další části je popsán vliv silniční dopravy na životní prostředí. V další části je popsán průběh výstavby dálnice D-8. Na závěr práce je zařazeno zhodnocení nutnosti rozvoje silniční sítě, zejména dokončení výstavby dálnice D-8 přes České středohoří a její uvedení do provozu.

Klíčová slova: dopravní nehodovost, silniční síť, životní prostředí

OBSAH

1. ÚVOD	1
2. SOUČASNÝ STAV SILNIČNÍ SÍTĚ	2
3. DOPRAVNÍ NEHODOVOST	3
3.1. PŘEHLED DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI NA ÚZEMÍ ČR ZA ROK 2008	3
3.2. ROZBOR NEHODOVOSTI V ÚSTECKÉM REGIONU ZA ROK 2008	5
3.3. ROZBOR NEHODOVOSTI NA DÁLNICI D-8	9
4. VLIV SILNIČNÍ SÍTĚ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	11
4.1. HUSTOTA SILNIČNÍHO PROVOZU	11
4.2. VLIV SILNIČNÍ DOPRAVY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	12
5. SOUČASNÝ STAV DÁLNICE D-8	14
5.1. PLÁNOVANÁ VÝSTAVBA DÁLNICE D-8	14
5.2. PRŮBĚH VÝSTAVBY ÚSEKU 0807 TRMICE – STÁTNÍ HRANICE	16
5.3. VÝSTAVBA ÚSEKU 0805 LOVOSICE – ŘEHLOVICE	19
5.4. ALTERNATIVNÍ VARIANTA VEDENÍ TRASY DÁLNICE D-8 TUNELEM „KUBAČKA“	22
6. ŘEŠENÍ STÁVAJÍCÍCH PROBLÉMŮ	27
7. ZÁVĚR	29
8. LITERATURA	31

V práci jsou použity tyto jednotky a jejich značky

Veličina	Název jednotky	Značka jednotky
délka	kilometr	km
délka	metr	m
hmotnost	tuna	t
čas	hodina	hod
čas	minuta	min
rychlost	kilometr za hodinu	km/hod

V práci jsou použity tyto zkratky

m n. m.	metr nad mořem
mld.	miliarda
mil.	milión
tis.	tisíc
ČR	Česká republika
k.o.	katastr obce
Kč.	Koruna česká
DPH	Daň z přidané hodnoty
resp.	respektive
např.	například
atd.	a tak dále
tj.	to je
apod.	a podobně
CO ₂	oxid uhličitý
CO	oxid uhelnatý
NO _x	oxidy dusíku
N ₂ O	oxid dusný
AETR	evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
CHKO	chráněná krajinná oblast

1. ÚVOD

Bakalářskou práci tvoří celkem 6 základních kapitol a závěr. Kapitoly pojednávají o současné silniční síti v ústeckém regionu, o problémech, které souvisí se silniční dopravou, o plánované výstavbě dálnice D-8 přes České středohoří a Krušné Hory a o možném řešení stávajících problémů v silniční dopravě. V práci jsem použil metody popisné a analytické.

Silniční doprava v České republice zaznamenává v současné době značný nárůst a silniční síť přestává vyhovovat potřebám plynoucím z tohoto nárůstu. Málokdo si v dnešní době dokáže představit život bez automobilů, motocyklů a jiných motorových dopravních prostředků. Bohužel už tolik lidí si neuvědomí, že taková samozřejmost, jako je jízda automobilem nebo na motocyklu, může během vteřiny navždy změnit nebo dokonce ukončit jejich život. Spolu s nárůstem dopravy je též zaznamenán nárůst dopravních nehod a jejich tragických následků.

Toto téma jsem si zvolil z důvodu, že je blízké mému povolání a každodenně řeším problémy s nehodovostí v dopravě a tím i problémy související s dopravou.

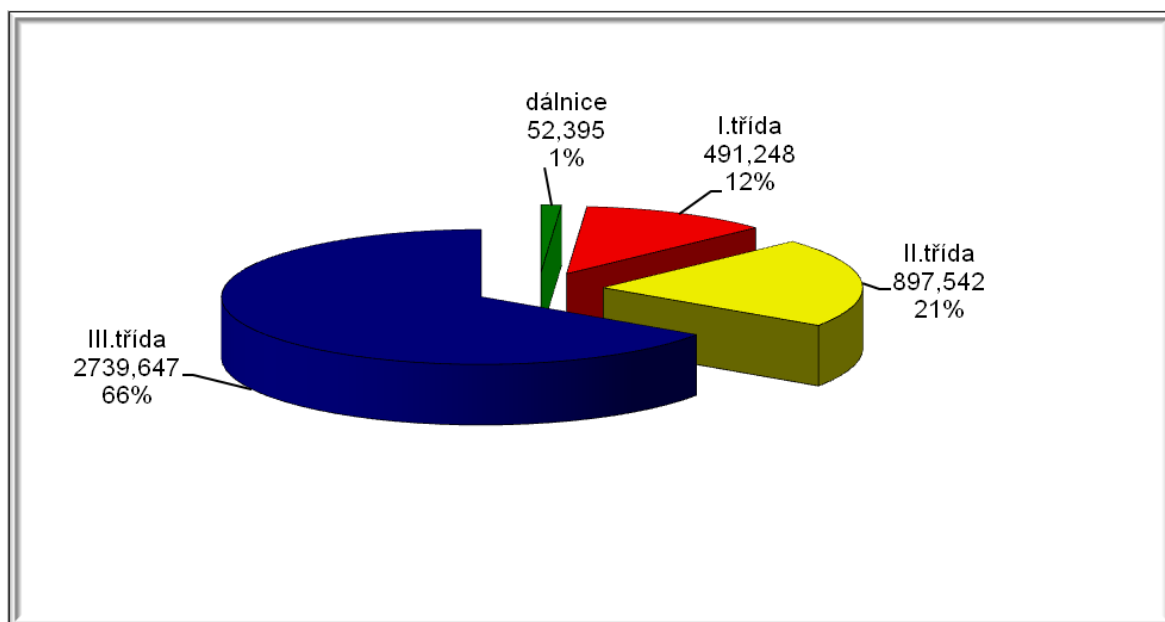
2. SOUČASNÝ STAV SILNIČNÍ SÍTĚ

Silniční síť ústeckého regionu tvoří dálnice, rychlostní silnice, silnice I.třídy, silnice II.třídy, silnice III.třídy, místní a účelové komunikace, mosty, podjezdy a železniční přejezdy. V Ústeckém kraji je v současné době 4 180,832 km silnic a dálnic, z toho 52,395 km dálnic, 491,248 km silnic I.třídy, 897,542 km silnic II.třídy a 2 739,647 km silnic III.třídy.

Počet sledovaných silnic a jejich délka v km dle jednotlivých okresů ústeckého regionu je patrný z tabulky č.1 a grafického znázornění na grafu č. 1.

OKRES	dálnice	I.třída	II.třída	III.třída	CELKEM
	délka [km]	délka [km]	délka [km]	délka [km]	délka [km]
DĚČÍN	0	71,176	147,404	399,416	617,996
CHOMUTOV	0	67,829	135,37	414,344	617,543
LITOMĚŘICE	24,702	63,349	207,144	664,964	960,159
LOUNY	0	102,476	209,047	606,294	917,817
MOST	0	63,324	54,917	154,362	272,603
TEPLICE	0	69,585	62,877	260,976	393,438
ÚSTÍ NAD LABEM	27,693	53,509	80,783	239,291	401,276
CELKEM	52,395	491,248	897,542	2 739,647	4 180,832

Tabulka č. 1 - Délka sledovaných silnic v ústeckém regionu - stav k 1.1.2008 [Zdroj 1]



Graf č. 1 - Grafické znázornění délky silnic a dálnic

3. DOPRAVNÍ NEHODOVOST

3.1. Přehled dopravní nehodovosti na území ČR za rok 2008

Podle údajů počítačového systému evidence silničních dopravních nehod bylo za rok 2008 v České republice nahlášeno Policii České republiky celkem 160 376 nehod, při kterých byly 992 osoby usmrceny, 3 809 osob těžce zraněno a 24 776 osob zraněno lehce. Odhad způsobené hmotné škody byl ve výši 7 741,5 mil. Kč.

V roce 2008 byl počet nehod nejnižší za posledních 10 let, naopak nejvíce nehod se na území ČR stalo v roce 1999. Na snížení počtu nehod měla vliv i legislativní úprava zákona č. 361/2000 Sb., provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, kterou se zvýšila hranice hmotné škody rozhodné pro povinnost ohlašovat nehodu Polici ČR. Počet usmrcených v roce 2008 byl za stejné období tj. za uplynulých deset let, druhý nejnižší, když nejméně usmrcených osob bylo v roce 2006 (956). Nejvíce usmrcených bylo v roce 2000 (1 336 usmrcených osob).

Vývoj základních ukazatelů nehod za posledních 10 let je uveden v tabulce č. 2.

ROK	POČET NEHOD	USMRCENO	TĚŽCE ZRANĚNO	LEHCE ZRANĚNO	Hmotná škoda v mil. Kč
1999	225 690	1 322	6 093	28 747	7 148,8
2000	211 516	1 336	5 525	27 063	7 095,8
2001	185 664	1 219	5 493	28 297	8 243,9
2002	190 718	1 314	5 492	29 013	8 891,2
2003	195 851	1 319	5 253	30 312	9 334,3
2004	196 484	1 215	4 878	29 543	9 687,4
2005	199 262	1 127	4 396	27 974	9 771,3
2006	187 965	956	3 990	24 231	9 116,3
2007	182 736	1 123	3 960	25 382	8 467,3
2008	160 376	992	3 809	24 776	7 741,5

Tabulka 2 – Vývoj nehod a jejich následků za posledních 10 let [1]

V následující tabulce č. 3 je přehled o počtech nehod a počtech usmrcených osob podle sledovaných viníků, včetně podílu na celkovém počtu nehod, resp. počtu usmrcených osob, v roce 2008.

Viník nehody ČR - rok 2008	Celkem DN	tj. v %	Rozdíl	Usmrceno osob	tj. v %	Rozdíl
Řidičem motorového vozidla	147 338	-20 295	-12,1%	913	-79	-8,0%
Řidičem nemotorového vozidla	2 097	-322	-13,3%	39	-26	-40,0%
Chodcem	1 477	-99	-6,3%	37	-4	-9,8%
z toho dětmi	512	-7	-1,3%	3	3	100%
Jiným účastníkem	212	-32	-13,1%	0	0	0%
Závadou komunikace	327	-141	-30,1%	0	0	0%
Technickou závadou vozidla	887	-204	-18,7%	0	-7	-100,0%
Lesní, domácí zvířít	7 499	-1 002	-11,8%	2	-3	-60,0%
Jiné zavinění	539	-265	-33,0%	1	-12	-92,3%

Tabulka 3 - Přehled nehod a následků podle viníka [Zdroj 2]

Více jak 92 tis. nehod připadá na nesprávný způsob jízdy, což je téměř 63 % z celkového počtu nehod, dalších téměř 20 % nehod připadá na nedání přednosti v jízdě, necelých 16 % nehod připadá na nepřiměřenou rychlost jízdy a 2 % nehod zavinili řidiči z důvodu nesprávného předjíždění. Nejvíce usmrcených osob připadá na nehody zaviněné z důvodu nepřiměřené rychlosti jízdy - 432 osob, tj. více jak 47 % z celkového počtu usmrcených. V následující tabulce č. 4 jsou uvedeny hlavní příčiny nehod.

Hlavní příčiny nehod ČR - rok 2008	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených	tj. %	Rozdíl usmrcených
Nepřiměřená rychlost	23 187	15,7	432	47,3	-60
Nesprávné předjíždění	2 975	2,0	69	7,6	2
Nedání přednosti v jízdě	28 625	19,4	137	15,0	16
Nesprávný způsob jízdy	92 551	62,8	275	30,1	-37

Tabulka 4 - Přehled nehodovosti podle sledovaných příčin [Zdroj 2]

V České republice se nejvíce nehod stalo na místních komunikacích 47 061 nehod, což je 29,34 %, na silnicích I. třídy se stalo 28 798 nehod, tj. téměř 18 % z celkového počtu nehod, na silnicích II. třídy se stalo celkem 24 527 nehod, což je 15,29 %. Naopak na dálnicích ČR došlo k 4 484 nehodám, což jsou necelá 3 %, resp. 2,80 % z celkového počtu nehod atd.

Přehled včetně porovnání s rokem 2007 je v tabulce č. 5.

Druh komunikace ČR - rok 2008	Počet nehod	Rozdíl nehod	Počet usmrčených	Rozdíl usmrčených
Dálnice	4 484	-452	29	-16
Silnice I.třídy	28 798	-4 934	368	-37
Silnice II.třídy	24 527	-2 872	260	-25
Silnice III.třídy	18 114	-1 398	174	-20
Komunikace sledovaná	29 187	-3 621	73	-8
Komunikace místní	47 061	-6 232	78	-23
Účelová komunikace	8 205	-2 851	10	-2

Tabulka 5 - Přehled nehod dle jejich místa [Zdroj 2]

Bilanci počtu usmrčených osob nepříznivě ovlivnili rovněž řidiči nákladních automobilů, neboť při 26 841 jimi zaviněné nehodě zahynulo 110 osob, tj. ve srovnání s rokem 2007 o 43 usmrčených osob méně. V tabulce č. 6 je uvedeno členění nehod a jejich následků u nehod zaviněných řidiči nákladních automobilů podle hmotnostních kategorií.

Nákladní automobily, Hmotnostní kategorie; ČR - rok 2008	Počet nehod	Počet Usmrčených	Rozdíl počtu usmrčených
do 3,5 tuny	13 106	54	-14
3,6 až 10 tun	4 633	15	-9
nad 10 tun	8 588	41	-14
Nezjištěno	514	0	-6
CELKEM	26 841	110	-43

Tabulka 6 - Přehled nehod dle celkové hmotnosti nákladních vozidel [Zdroj 2]

3.2. Rozbor nehodovosti v ústeckém regionu za rok 2008

Za rok 2008 bylo v ústeckém regionu nahlášeno Policii České republiky celkem 12 294 dopravních nehod, při kterých byly 84 osoby usmrčeny, 324 osoby zraněny těžce a 2 055 osob zraněno lehce. Odhadnutá škoda dosáhla částky 518,079 mil. Kč. Přehled je v tabulce č.7.

Celkem DN	Rozdíl	Usmrčeno osob	Rozdíl	Těžce zraněno	Rozdíl	Lehce zraněno	Rozdíl	Hmotná škoda (x100) Kč	Rozdíl
12 294	-1 356	84	6	324	0	2 055	207	5 180 796	-89 335

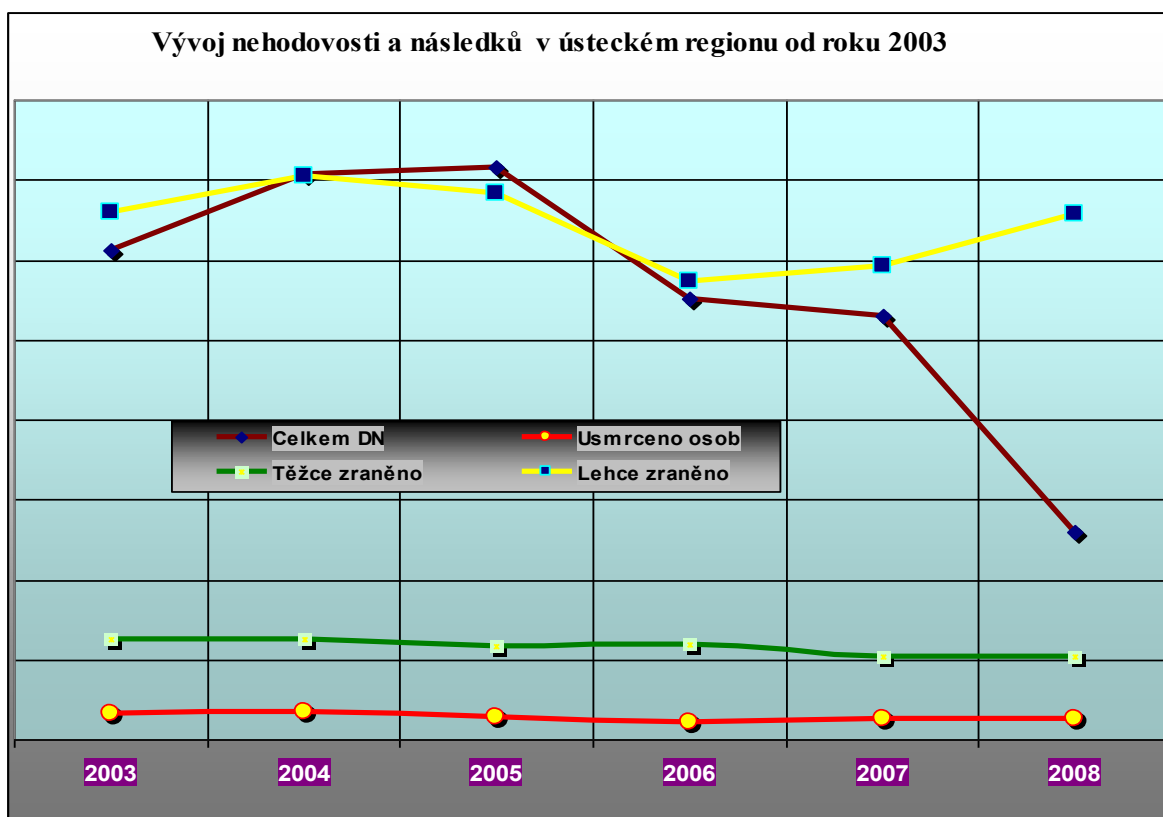
Tabulka č. 7 - Základní přehled nehodovosti v ústeckém regionu za rok 2008 [Zdroj 3]

Z tabulky č. 7 a 8 je zřejmé, že v roce 2008 na každou téměř 146,5 nehodu (146,36) připadá jedna usmrcená osoba, na každou téměř 38 nehodu (37,94) připadá jedna těžce zraněná osoba a na každou téměř 6 nehodu (5,98) připadá jedna lehce zraněná osoba.

V roce 2008 se v ústeckém regionu stalo nejméně nehod za posledních šest let, naopak nejvíce nehod se stalo v roce 2005. Počet usmrcených osob je třetí nejnižší od roku 2003, když nižší byl v roce 2006 a 2007. Vývoj základních ukazatelů od roku 2003 je v tabulce č. 8 a graficky je znázorněn na grafu č. 2.

Rok	Celkem DN	Usmrceno osob	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Hmotná škoda v Kč (x100)
2003	14 056	101	393	2 064	5 563 152
2004	14 533	110	391	2 203	5 998 061
2005	14 579	91	368	2 135	6 212 398
2006	13 755	65	371	1 791	5 566 728
2007	13 650	78	324	1 848	5 270 131
2008	12 294	84	324	2 055	5 180 796

Tabulka č. 8 - Vývoj nehodovosti v ústeckém regionu od roku 2003 [Zdroj 3]



Graf č. 2 - Vývoj nehodovosti a následků v ústeckém regionu od roku 2003 [Zdroj 3]

Více jak 91 % z celkového počtu dopravních nehod nahlášených policií zavinili řidiči motorových vozidel. Tato sledovaná kategorie viníků drží primát i v počtu usmrcených osob, neboť z celkového počtu 84 usmrcené osoby jich při nehodách zaviněných řidičem motorového vozidla zemřelo 78 tj. 92,86 %. Necelých 6 % nehod bylo zaviněno lesní zvěří (692 nehod). Při těchto nehodách byla usmrcena jedna osoba. V tabulce č. 9 je přehled o počtech nehod a počtech usmrcených osob podle sledovaných viníků, včetně podílu na celkovém počtu nehod, resp. počtu usmrcených osob v roce 2008.

Podle viníka - rok 2008	Celkem DN	tj. v %	Rozdíl	Usmrceno osob	tj. v %	Rozdíl
Řidič motorového vozidla	11 210	91,18%	-1 246	78	92,86%	5
Řidič nemotorového vozidla	117	0,95%	11	2	2,38%	-2
Chodec	150	1,22%	7	3	3,57%	2
z toho děti	78	0,63%	9	0	0,00%	0
Jiný účastník	25	0,20%	-16	0	0,00%	0
Závada komunikace	18	0,15%	-36	0	0,00%	0
Technická závada vozidla	57	0,46%	-12	0	0,00%	0
Lesní, domácí zvíře	692	5,63%	-53	1	1,19%	1
Jiné zavinění	25	0,20%	-11	0	0,00%	0

Tabulka č. 9 - Počet nehod podle sledovaných viníků [Zdroj 3]

Nejčastější příčinou dopravní nehody je nesprávný způsob jízdy, na který připadá více jak polovina z celkového počtu nehod. Téměř 18 % nehod připadá na nepřiměřenou rychlost a dalších 16 % na nedání přednosti v jízdě. Primát v počtu usmrcených osob připadá na nepřiměřenou rychlost a to více jak 44 % z celkového počtu usmrcených osob. Necelých 18 % usmrcených osob připadá na nesprávné předjíždění a nesprávný způsob jízdy. Pod vlivem alkoholu bylo způsobeno celkem 624 nehod, což je 5,08 % z celkového počtu dopravních nehod, při kterých přišlo 10 osob o život. Přehled nehod a následků podle sledovaných příčin v ústeckém regionu za rok 2008 je v tabulce č. 10.

Podle příčin - rok 2008	Celkem DN	tj. v %	Rozdíl	Usmrceno osob	tj. v %	Rozdíl
Nepřiměřená rychlost	2 173	17,68%	18	37	44,05%	6
Nedání přednosti v jízdě	1 969	16,02%	-260	11	13,10%	-1
Nesprávné předjíždění	264	2,15%	-25	15	17,86%	10
Nesprávný způsob jízdy	6 804	55,34%	-979	15	17,86%	-10
Alkohol u viníka DN	624	5,08%	4	10	11,90%	6

Tabulka č. 10 - počet nehod dle sledovaných příčin [Zdroj 3]

Ze všech nahlášených nehod v ústeckém regionu se více jak čtvrtina stala na místních komunikacích, další téměř čtvrtina nehod se stala silnicích I. třídy. Naproti tomu na dálnici se stalo celkem 254 nehod což je 2,07%. Celkový přehled je v tabulce č. 11.

Podle místa DN - rok 2008	Celkem DN	tj. v %	Rozdíl	Usmrceno osob	tj. v %	Rozdíl
Dálnice	254	2,07%	38	1	1,19%	-1
Silnice I.třídy	2 829	23,01%	-425	44	52,38%	6
Silnice II.třídy	2 001	16,28%	-155	15	17,86%	-5
Silnice III.třídy	1 780	14,48%	-12	9	10,71%	0
Místní komunikace	4 859	39,52%	-644	15	17,86%	6
Účelové komunikace	571	4,64%	-158	0	0,00%	0

Tabulka 11 - Přehled nehodovosti dle místa [Zdroj 3]

Na silnici I/8 v úseku od 21,482 km (konec stávající dálnice D-8 u obce Lovosice) do km 41,082 (křižovatka s rychlostní komunikací R-63 u obce Bystřany) se v roce 2008 stalo celkem 176 nehod, (tj. 6,22 % nehod, které se staly na silnicích I.třídy). Při tomto počtu nehod nebyla žádná osoba usmrcena a 38 osob bylo zraněno.

Přehled na posledních pět let je v tabulce č. 12.

Rok	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Hmotná škoda v mil. Kč
2004	167	3	9	42	23,070
2005	170	5	11	25	17,326
2006	161	0	5	24	22,363
2007	119	1	1	12	7,252
2008	176	0	6	32	15,047

Tabulka č. 12 - Vývoj nehodovosti na silnici I/8 za rok 2008 [Zdroj 2]

Druhý nejvyšší počet nehod byl nahlášen na silnici I/30, která spojuje Lovosice a Ústí nad Labem. Zde se v úseku od 0,00 km (v obci Lovosice) do 21,163 km (na křižovatce se silnicí č. II/613 v Ústí nad Labem) stalo celkem 108 dopravních nehod, (tj. 3,82 %). Při tomto počtu nehod byla 1 osoba usmrcena a dalších 18 osob bylo zraněno.

Přehled na posledních pět let je v tabulce č. 13.

Rok	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Hmotná škoda v mil. Kč
2004	148	2	12	31	10,193
2005	149	3	2	24	10,753
2006	135	0	7	25	9,071
2007	131	4	9	32	9,897
2008	108	1	3	15	6,663

Tabulka č. 13 - Vývoj nehodovosti na silnic I/30 [Zdroj 2]

Ústecký region je hlavní dopravní tepnou spojující Českou republiku se sousední Spolkovou republikou Německo, což je důsledkem rostoucí nákladní dopravy. Nermalou měrou se na nehodovosti podílejí řidiči nákladních vozidel. Tito řidiči zavinili celkem 1 835 nehod, při kterých bylo 8 osob usmrceno. V tabulce č. 14 je přehled počtu nehod a smrtelných následků zaviněných řidiči nákladních vozidel a jejich rozdělení dle celkové hmotnosti vozidla v ústeckém regionu s porovnáním s rokem 2007.

Nákladní automobily, Hmotnostní kategorie; rok 2008	Počet nehod	Počet Usmrcených	Rozdíl počtu nehod	Rozdíl počtu usmrcených
do 3,5 tuny	839	3	6	-8
3,6 až 10 tun	249	0	-49	-1
nad 10 tun	747	5	-45	2
Nezjištěno	0	0	-1	0
CELKEM	1 835	8	-89	-7

Tabulka č.14 - Počet nehod dle celkové hmotnosti nákladního vozidla [Zdroj 2]

3.3. Rozbor nehodovosti na dálnici D-8

V současné době úsek dálnice D-8 od jejího počátku v kilometru 0,00 u Prahy do kilometru 48 v k.o. Lovosice spadá do působnosti Krajského ředitelství policie Středočeského kraje, resp. Dálničního oddělení Odboru služby dopravní policie se sídlem v Nové Vsi.

Úsek dálnice Řehlovice – Trmice spadal do roku 2006 do působnosti Okresního ředitelství policie v Ústí nad Labem. Otevřením úseku 0807 Trmice – státní hranice dnem 21.12.2006 je celý úsek Řehlovice – státní hranice (kilometr 64 km až 92,8) v působnosti

Krajského ředitelství policie Severočeského kraje, konkrétně Dálničního oddělení Odboru služby dopravní policie se sídlem v Řehlovicích.

V tabulce č. 15 je přehled nehod a jejich následků, které se staly na D-8 v úseku od 64 km do 92,8 km.

Rok	Počet nehod	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Hmotná škoda v mil. Kč
2004	14	0	0	1	0,648
2005	13	0	0	1	0,806
2006	14	0	0	0	0,603
2007	95	0	0	2	10,824
2008	90	1	1	5	7,568

Tabulka č.15 - Nehodovost a následky na D-8 v úseku Řehlovice - státní hranice [Zdroj 2]

4. VLIV SILNIČNÍ SÍTĚ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

4.1. Hustota silničního provozu

Hustota silničního provozu v ústeckém regionu, i v celé České republice se v posledních letech několikanásobně navýšila. Přehled za období šesti let je uveden v tabulce č. 16.

Hlavním důvodem tohoto nárůstu je především zvyšování využití silniční dopravy na úkor železniční. A to jak osobní, tak i nákladní. Silniční doprava se oproti železniční stává ekonomicky i časově výhodnější, řada podniků ruší své sklady, které jsou daňově zatížené a tudíž pro ně nevýhodné a začínají preferovat systém „JUST IN TIME“.

Vstupem České republiky do Evropské unie se zjednodušil průjezd přes hranice, provoz kombinované přepravy RO-LA z Lovosic do Drážďan se pro dopravce stal ekonomicky nevýhodný a došlo k jeho zániku. Připojením České republiky k Schengenskému prostoru se průjezd přes hranice přestal omezovat právní úpravou, čímž se opět značně zjednodušil.

	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Přeprava věcí celkem (tis. tun)	523 249	551 511	565 365	560 037	554 994	565 708
Železniční doprava	98 255	93 297	88 843	85 613	97 491	99 777
Silniční doprava	414 725	447 956	466 034	461 144	444 574	453 537
Vnitrozemská vodní doprava	1 907	1 277	1 275	1 956	2 032	2 242
Letecká doprava	16	20	21	20	22	22
Ropovody	8 346	8 962	9 192	11 305	10 875	10 131
Přepavní výkon celkem (mil.t/km)	58 953	64 796	63 459	61 396	69 304	67 463
Železniční doprava	17 496	15 862	15 092	14 866	15 779	16 304
Silniční doprava	39 036	46 564	46 010	43 447	50 369	48 141
Vnitrozemská vodní doprava	771	509	409	779	818	898
Letecká doprava	38	42	46	45	47	41
Ropovody	1 612	1 820	1 902	2 259	2 291	2 079

Tabulka č.16 - Mezioborové srovnání přepravních výkonů nákladní dopravy [Zdroj 7]

Vzhledem k tomu, že v současné době není dokončeno dálniční spojení mezi Lovosicemi a Řehlovicemi, musí dojít k rozpuštění provozu z dálnice D-8 v k.o. Lovosice do stávající silniční sítě, což představuje obrovské problémy a zvýšení hustoty provozu na silnici I/8 Lovosice – Teplice, I/30 Lovosice – Ústí nad Labem a v obcích, kterými tyto

silnice procházejí. Proto jsem se na tyto silnice zaměřil a provedl jsem zde dílčí průzkum hustoty dopravy.

Silnice I/8 navazuje na dálnici D-8 v k.o. Lovosice a pokračuje směrem na Teplice, kde v jejím 41,082 km se v k.o. Bystřeny křížuje s rychlostní silnicí R-63, sloužící jako přivaděč k dálnici D-8, na kterou se napojuje u Řehlovic.

Silnice I/30 začíná ve svém 0,00 km v Lovosicích a pokračuje směrem na Ústí nad Labem, kde se v 21,163 km křížuje silnicí II/613 sloužící jako přivaděč k dálnici D-8, na kterou se napojuje v úseku Trmice – státní hranice.

Z výsledků měření telematického zařízení provozovaného firmou NTD Group a.s. vyplynulo, že měřeným úsekem silnice I/30, kterým je ulice Pražská v Ústí nad Labem, v roce 2008 projelo v průměru 16 795 vozových jednotek za 24 hod. Měřeným úsekem silnice I/8, který se nachází v k.o. Nové Dvory projelo v průměru 8 068 vozových jednotek na 24 hod. a měřeným úsekem dálnice D-8 u Předlic, projelo v průměru celkem 11 087 vozových jednotek za 24 hod. [Zdroj 4].

Při sčítání dopravy v roce 2005 projelo na silnici I/8 v průměru 11 614 vozových jednotek za 24 hod. a na silnici I/30 to bylo v průměru 13 805 vozových jednotek za 24 hod. Měřeným úsekem dálnice D-8 v k.o. Trmice projelo v roce 2005 v průměru celkem 7 840 vozových jednotek za 24 hodin. [Zdroj 7].

4.2 Vliv silniční dopravy na životní prostředí

V Krušných horách byly a jsou budovány a udržovány zdroje a zásobárny pitné vody. Doprava zboží a osob představuje sama o sobě zvýšené nebezpečí pro vodní zdroje. Toto nebezpečí dále zvyšuje přeprava nebezpečných věcí po silnicích, včetně přeshraničních, logicky souvisejících s provozováním významných chemických podniků v teritoriu.

Silniční doprava má vedle svých pozitivních stránek také stránky negativní a to především svým vlivem na životní prostředí. Mezi nejvíce škodlivé jevy patří samotná silniční síť, která má nenávratný vliv na krajinný ráz, hluk a prach z dopravy a únik škodlivých chemických látek do ovzduší, které vznikají při spalování paliva ve spalovacích motorech.

V následujících tabulkách č. 17 až 20 je uvedený nárůst jednotlivých emisních látek v obdobích let 2000 až 2007.

Emise N₂O (v t)	2000	2003	2004	2005	2006	2007
<i>Doprava celkem</i>	1 352	2 028	2 264	2 446	2 508	2 652
Individuální automobilová doprava	1 067	1 620	1 775	1 876	1 923	2 038
Silniční veřejná osobní doprava včetně autobusů MHD	50	70	77	92	95	97
Silniční nákladní doprava	129	207	251	312	334	351

Tabulka č. 17 - Emise N₂O [Zdroj 6]

Emise NO_x (v t)	2000	2003	2004	2005	2006	2007
<i>Doprava celkem</i>	96 791	96 811	95 490	101 560	97 103	93 196
Individuální automobilová doprava	41 543	30 835	27 360	24 490	19 584	18 264
Silniční veřejná osobní doprava včetně autobusů MHD	9 943	13 354	14 094	16 507	17 163	17 249
Silniční nákladní doprava	39 274	46 277	46 802	53 385	53 524	50 576

Tabulka č. 18 – Emise NO_x [Zdroj 6]

Emise CO (v t)	2000	2003	2004	2005	2006	2007
<i>Doprava celkem</i>	278 382	255 778	235 649	232 772	213 074	202 714
Individuální automobilová doprava	182 409	146 852	129 077	114 123	95 383	93 069
Silniční veřejná osobní doprava včetně autobusů MHD	11 550	15 025	15 122	17 161	17 904	17 987
Silniční nákladní doprava	81 707	91 054	88 421	98 671	97 062	88 881

Tabulka č. 19 - Emise CO [Zdroj 6]

Emise CO₂ (v tis. t)	2000	2003	2004	2005	2006	2007
<i>Doprava celkem</i>	12 252	15 687	16 700	18 191	18 514	19 333
Individuální automobilová doprava	7 215	8 932	9 266	9 791	9 697	10 115
Silniční veřejná osobní doprava včetně autobusů MHD	1 121	1 545	1 637	1 868	2 009	2 105
Silniční nákladní doprava	2 937	4 071	4 421	5 132	5 489	5 719

Tabulka č. 20 - Emise CO₂ [Zdroj 6]

5. SOUČASNÝ STAV DÁLNICE D-8

5.1. Plánovaná výstavba dálnice D-8

O dálnici v trase dnešní D-8 se uvažovalo již v roce 1939. V roce 1963, kdy vznikla základní síť dálnic bývalého Československa D-8 nechyběla. První otevřený úsek dálnice D-8 nevedl překvapivě z Prahy, ale jednalo se o úsek Řehlovice - Trmice, který byl otevřen v roce 1990. Tento úsek měřil pouhých 4,53 km a vede od hranic CHKO České středohoří k Ústí nad Labem.

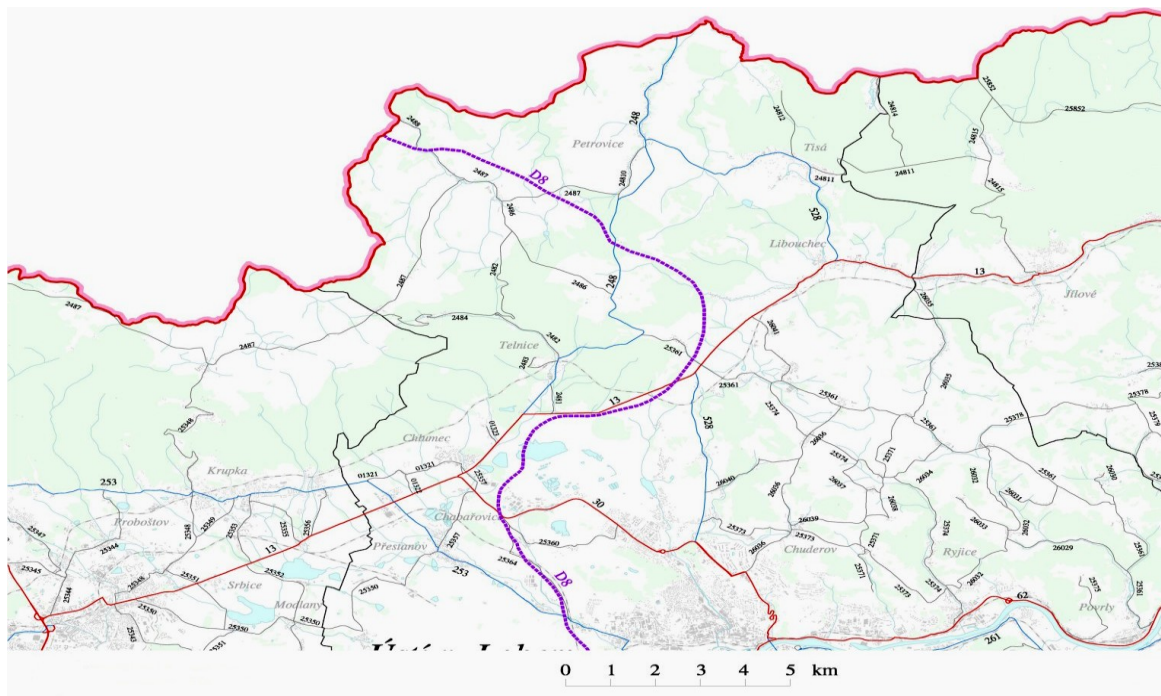
V roce 1993 a 1996 následovalo otevírání úseků od Prahy. Ten první byl Zdiby - Úžice (výjezd 9) a druhý Úžice - Nová Ves (výjezd 18), jehož součástí je dlouhé přemostění Vltavy. Dva roky na to, tedy v roce 1998 byl otevřen již druhý osamocený úsek (po úseku Řehlovice - Trmice), a to Doksany - Lovosice (výjezdy 35 - 45). Ten byl v roce 2001 spojen 17-ti kilometrovým úsekem Doksany - Nová Ves, čímž vzniklo celistvé dálniční spojení Praha - Lovosice dlouhé 48 km.

Dálnice D-8 je součástí 4. evropského dálkového tahu E-55 Stockholm – Rostock – Berlin – Drážďany – Praha – Bratislava – Linz – Ravena, který spojuje pobřeží Baltického moře a Jaderského moře, a který byl schválen druhou panevropskou konferencí o dopravě, která se sešla na Krétě v roce 1994.

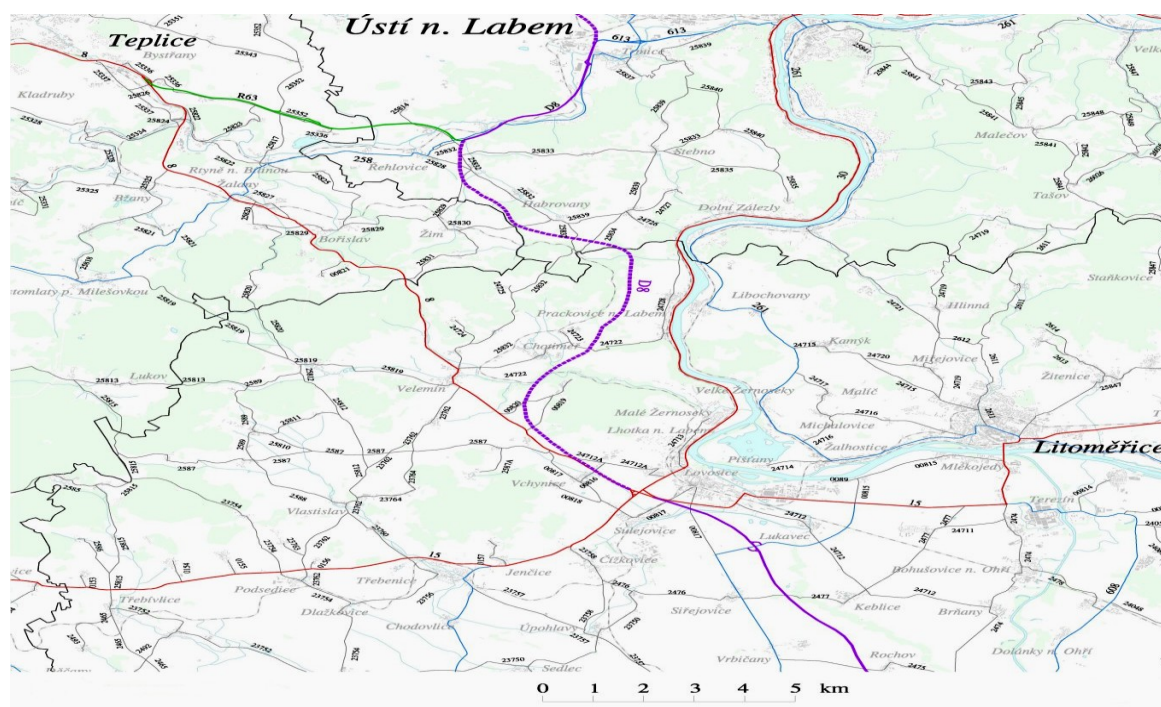
Plánovaná trasa dálnice D-8 začíná na severním okraji Prahy, míjí Kralupy nad Vltavou, Roudnici nad Labem, Lovosice, přechází České středohoří a západně od Ústí nad Labem stoupá do Krušných hor na hranici s Německem. Tam se dálnice D-8 napojuje na německou dálnici A-17 ve směru na Pirnu a Drážďany.

Dokončení celého dálničního tahu Praha – Drážďany bude mít obrovský dopravní význam pro jednodušší a rychlejší spojení po celé délce trasy. Podstatný pozitivní dopad bude mít dálnice také pro životní prostředí v trase dnešních silnic, které budou dálnicí nahrazeny. Je jasné, že vedle pozitivního ekologického dopadu ve městech a obcích, přes které vedou dnešní silnice, bude mít nová dálnice i negativní ekologické dopady na své bezprostřední okolí. Ty byly v rámci všech technických možností eliminovány ochrannými opatřeními jako jsou tunely, podchody, mosty, protihlukové stěny, odvodnění s čištěním vod z povrchu dálnice, oplocení, vegetační úpravy, apod. Celková délka dálnice D-8 je 92 km. Z toho 52,3 km je již v provozu. Zbývá tak postavit úsek přes České středohoří.

Na obrázcích č. 1 a č. 2 jsou znázorněny mapy již zprovozněné trasy přes Krušné hory a plánované trasy dálnice přes České středohoří. Trasy jsou vyznačeny fialovou barvou.



Obrázek č. 1- Mapa úseku 0807 – Řehlovice – státní hranice [Zdroj 5]



Obrázek č. 2 - Mapa úseku 0805 - Lovosice - Řehlovice [Zdroj 5]

5.2. Průběh výstavby úseku 0807 Trmice – státní hranice

Koridor dálnice byl zakotven v platných územních plánech dotčených měst a obcí jako veřejně prospěšná stavba. O propojení dálnice D-8 s A-17 byla v roce 2000 uzavřena mezinárodní dohoda.

Celková délka úseku Trmice – státní hranice je 23,4 km a dálnice zde překonává výškový rozdíl 482 m, ze 162 m n.m. u Předlic po 644 m n.m. na náhorní planině Krušných hor. Výstavba úseku 0807 byla rozdělena do deseti samostatných staveb, které se postupně připravovaly, projednávaly a stavěly a dne 21.12.2006 byl úsek otevřen.

Trasa dálnice D-8 začíná na stávající Trmické estakádě, za ní vznikla mimoúrovňová křižovatka Trmice, která je hlavním dopravním napojením města Ústí nad Labem na dálnici. Dálnice pokračuje po estakádě přes železniční trat mostem délky 1 080 m. Dále trasa pokračuje západně od Předlic mostní estakádou přes údolí Ždírnického potoka o délce téměř 500 m. Následuje mimoúrovňová křižovatka s Předlickou spojkou. Trasa poté pokračuje k mimoúrovňové křižovatce Užín. Ta je severním napojením pro Ústí nad Labem. Následuje most přes vlečku a ekologický most pro migraci zvěře. Trasa dálnice dále prochází v délce více než 1 km prostorem bývalého dolu.

Na obrázcích č. 3 a č. 4 je počítačová simulace mostu přes železniční trať a trasa dálnice v prostoru bývalého dolu Antonín Zápotocký.



Obrázek č. 3 - Most přes železniční trať u Trmic [Zdroj 5]



Obrázek č. 4 - Trasa dálnice v prostoru bývalého dolu [Zdroj 5]

Na obrázku č. 5 je jedno z estetických řešení lávky pro pěší, znázorňující svým tvarem i barevným provedením kočičí oči. Tato lávka se nachází za mimoúrovňovou křižovatkou u Užína směrem ke státní hranici.



Obrázek č. 5 - Lávka pro pěší tzv. "Kočíí oči" [Zdroj 8]

Poté přichází mimoúrovňová křižovatka Knínice, která umožňuje napojení na dálnici pro město Děčín a okolí. Následuje most Knínice délky 1 070 m. Na most navazuje tunel Libouchec se dvěma tubusy délky 535 a 454 m. Ty jsou ve směrovém oblouku o poloměru 1000 m a v podélném spádu 4,2% až 4,7%. Převážná délka tunelu je zhotovena ražbou, pouze portály se vybudovaly v otevřených stavebních jámách. Mezi severním portálem tunelu Libouchec a jižním portálem tunelu Panenská je trasa vedena zalesněným strmým svahem údolí Jílovského potoka. Přičemž kříží příčně údolí potoka mostem Panenská délky 264 m. Na most navazuje jižní portál tunelu Panenská, opět je navržen v provozu jako jednosměrný se dvěma oddělenými tubusy délky 2 021 m a 2 001 m. Tubusy jsou v osově vzdálenosti 21 m a jsou spojeny příčnými bezpečnostními chodbami ve vzdálenosti 200 m. Povolená rychlost v tunelu je stanovena na 80km/h. Severním portálem tunelu se dálnice dostává na náhorní planinu jižně od obce Petrovice. Na obrázku č. 6 je simulace severního portálu tunelu Panenská.



Obrázek č. 6 - Severní portál tunelu "Panenská" [Zdroj 5]

Bezprostředně za tunelem je mimoúrovňová křižovatka Petrovice. Jedná se o poslední křižovatku na českém území. Od křižovatky ke hranici s Německem je dálnice vedena po náhorní planině směrem k osadě Krásný Les a kolem vrchu Špičák ke státní hranici. Trasa zde kříží ekologicky cenná údolí Mordovy rokle, Rybného potoka a Hraničního potoka

soustavou čtyř velkých mostů. Jedná se o most přes Mordovu rokli délky 525 m, most pod Špičákem délky 358 m, most přes údolí Rybného potoka délky 354 m a most přes Sevřené údolí délky 410 m. [Zdroj 6]

5.3. Výstavba úseku 0805 Lovosice – Řehlovice

Koridor jimž výsledná varianta dálnice D-8 prochází chráněnou krajinou oblastí České středohoří byl doporučen Ministerstvem životního prostředí na podkladě krajinářského vyhodnocení zpracovaného v roce 1994 podle tehdy platné metodiky. Pro ministerstvem doporučený koridor bylo v roce 1996 zpracováno hodnocení vlivu na životní prostředí a vydáno souhlasné stanovisko. Pro upřesněnou trasu podle podmínek stanoviska byla v roce 2000 vydána výjimka pro průchod dálnice chráněnou krajinnou oblastí České středohoří a následně v roce 2002 bylo vydáno i územní rozhodnutí.

Výstavba úseku 0805 byla oproti plánovanému začátku, který byl odložen vlivem legislativních překážek (podáváním žalob různých ekologických organizací a sdružení např. Děti Země apod.), započata až v listopadu roku 2007 a je rozdělena do šesti samostatných staveb, které se postupně připravují, projednávají a staví a budou zprovozněny jako celek.

Na začátku stavba navazuje v k.o. Lovosice na již provozovaný úsek dálnice D-8 Praha – Lovosice. Začíná mimoúrovňovou křižovatkou se silnicemi I.třídy č. 15 a č.30, pokračuje v trase původní silnice I.třídy č. 8 přes obec Vchynice, za kterou se odklání vpravo kolem vrchu Lovoš, kde je za obcí Bílinka navržena další mimoúrovňová křižovatka s napojením na starou silnici na Teplice. Trasa dálnice pokračuje obloukovitým mostem přes Opárenské údolí kolem obcí Chotiměř a Dobkovičky do širokého údolí Labe nad Litochovicemi a Prackovicemi. Zde v prackovickém lomu prochází jeho hlavní stěnu tunelem Prackovice délky 270 m, přechází mostem údolí Uhelné strouhy a dalším tunelem Radejčín délky 620 m se dostává do prostoru Radejčína. Zde se trasa již svažuje kolem obce Habrovany k Řehlovicím, kde se v pravém oblouku napojuje na již vybudovanou stavbu 0806 Řehlovice – Trmice.

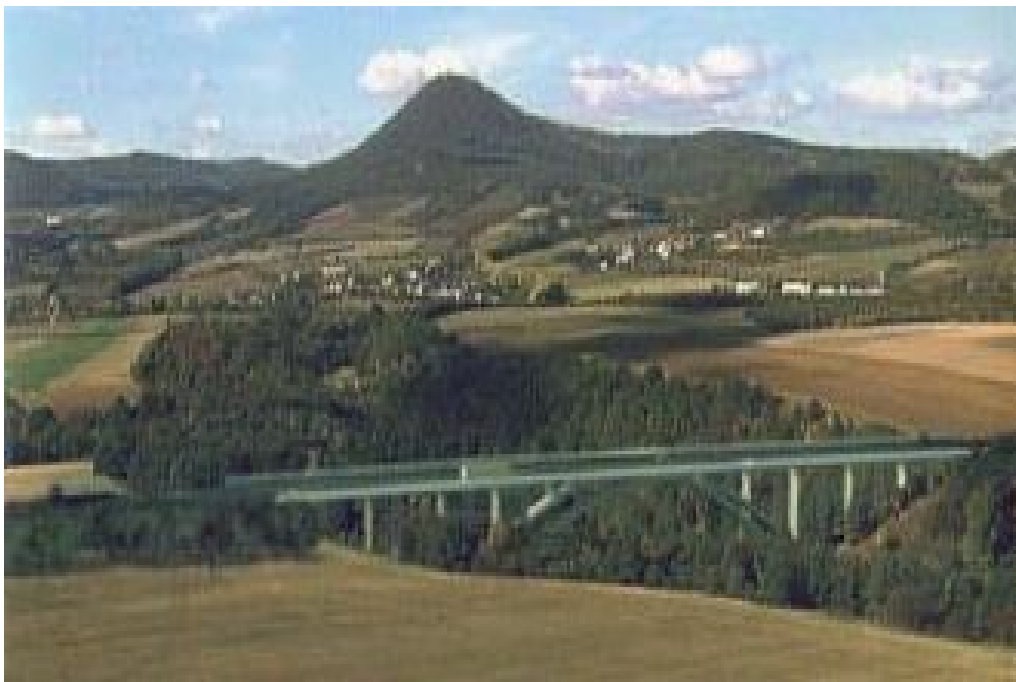
Celková délka stavby 0805 je 16,413 km. Její součástí jsou 3 mimoúrovňové křižovatky, 2 dálniční tunely, 19 dálničních mostů a 9 nadjezdů, přeložky silnic I. a III. tříd, polních cest a místních komunikací, přeložky všech druhů inženýrských sítí, objekty

vodohospodářské, rekultivace, vegetační úpravy a potřebná protihluková opatření. Technický návrh obsahuje několik jedinečných opatření průchodu krajinou jako například dálniční most Vchynice zakrytý protihlukovým tubusem, obloukový most přes Opárenské údolí, který je budován bez zásahu do údolí, ekomosty, krátké přesýpané tunely pro přechod zvěře s naváděcí výsadbou zeleně.

Protihlukový tubus na mostě nad obcí Vchynice je zachycen na obrázku č. 7 a obloukový most přes opárenské údolí na obrázcích č. 8 a 9.



Obrázek č. 7- Protihlukový tubus na mostě přes Vchynice [Zdroj 7]



Obrázek č. 8 - Obloukový most přes opárenské údolí [Zdroj 7]



Obrázek č. 9 - Obloukový most přes opárenské údolí [Zdroj 7]

Celkové náklady na ochranu životního prostředí jsou nadstandardní ve srovnání s běžnými náklady při výstavbě dálnic a silnic. Na většině trasy nedochází k ovlivnění přírodních ekosystémů, neboť trasa je převážně vedena po zemědělské půdě a zalesněného území se dotýká minimálně. Přebytek vytěženého materiálu bude použit na terénní úpravy a rekultivaci kamenolomu Prackovice.

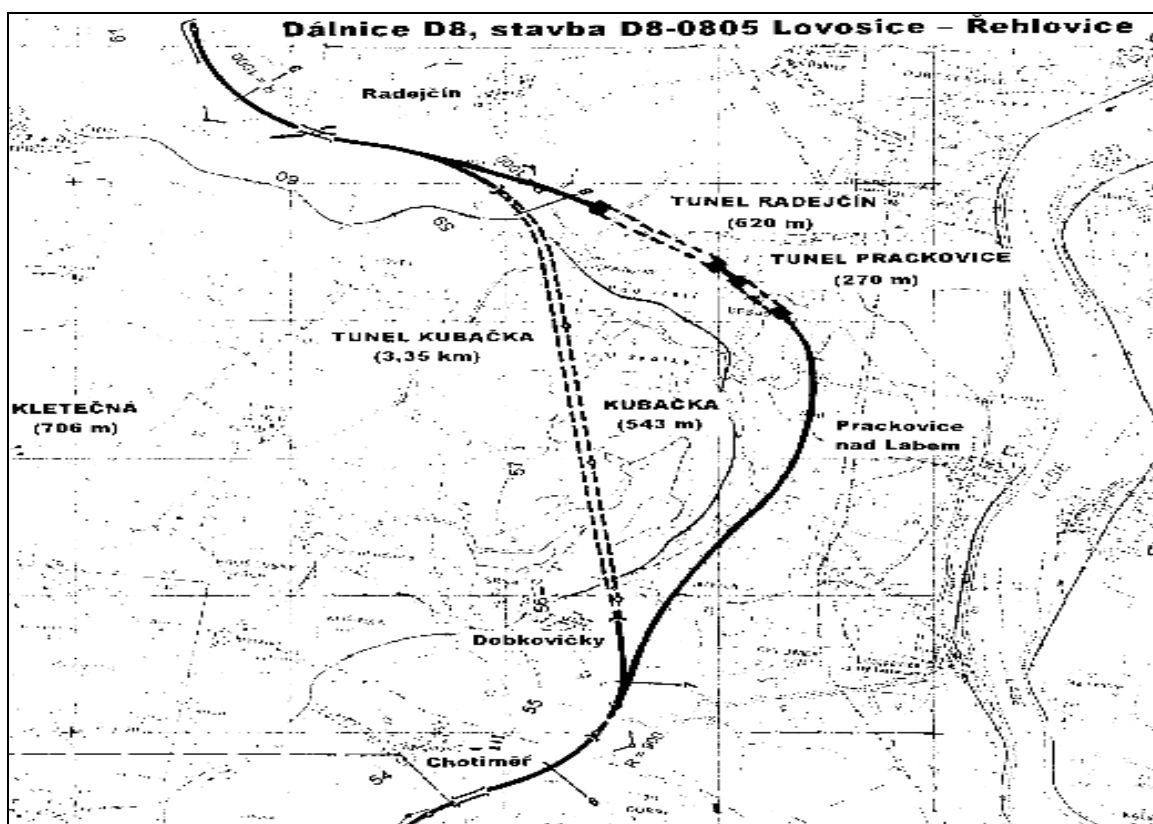
Odvodnění ploch vozovek je řešeno v celé délce trasy dešťovou kanalizací nebo dálničními příkopy. Veškeré vody z povrchu vozovek jsou vypouštěny do recipientů přes čistící zařízení.

Díky značnému počtu přemostění a křížení lze dosáhnout minimálních emisních vlivů škodlivých látek, zejména oxidu dusíku. Celkové znečištění ovzduší vlivem dopravy na dálnici bude jen malou částí pozadového znečištění způsobeného jinými zdroji. Nemalý podíl na zlepšení imisní situace v území bude mít i postupná modernizace motorových vozidel. [Zdroj 7]

5.4. Alternativní varianta vedení trasy dálnice D-8 tunelem „Kubačka“

Původně navrhovaná trasa obchází východně Chotiměř a Dobkovičky, odkud je vyvedena do širokého údolí Labe nad Litochovicemi a Prackovicemi.

Alternativní varianta trasy, kterou navrhuje sdružení „Děti Země“ je řešena jedním 3,3 km dlouhým tunelem Kubačka [Zdroj 9]. Trasy obou variant jsou znázorněny na obrázku č. 10.



Obrázek č. 10- Navrhované trasy úseku 0805 dálnice D-8 [Zdroj 9]

Zhodnocení důvodů uváděných ekologickou organizací „Děti Země“ pro variantu Kubačka a pro vedení trasy z Prahy kolem Loun, Mostu a do Spolkové republiky Německo:

Výstavbou dálnice D-8 přes České středohoří nedojde k ohrožení populace žádného zvláště chráněného druhu. Postiženo bude vždy pouze několik jedinců, a protože se jedná o druhy, které se v okolí běžně vyskytují, bude vliv na populaci zanedbatelný. Přijatelnost zásahu potvrdilo i Ministerstvo životního prostředí udělením příslušné výjimky. Příkladem může být také často zmiňovaný jeřáb český. Jedná se o strom (nikoliv o ptáka, jak se někdy mylně uvádí) a při výstavbě dálnice dojde k pokácení 4 exemplářů. Celková populace v CHKO je přes 1000 kusů. Jako kompenzační opatření bylo uloženo investorovi vypěstovat ze semen a vysadit v dané oblasti několik stovek nových sazenic. Uvedená čísla mluví o vlivu dálnice na tento zvláště chráněný druh dálnice jasně. Obecné konstatování, že budou ohroženy zvláště chráněné druhy rostlin nebo živočichů vyvolává dojem, že se jedná o nějaký mimořádný katastrofální zásah. To ale většinou není pravda a v případě výstavby úseku 0805 také ne. Je vždy třeba provést odborné zhodnocení, které druhy a jak významně budou postiženy. Toto hodnocení bylo u stavby dálnice provedeno a přijatelnost zásahu potvrdilo Ministerstvo životního prostředí. Jakákoliv jiná varianta, tedy i varianty Děti Země, budou mít rovněž vliv na zvláště chráněné druhy. Jestliže Ministerstvem životního prostředí bylo potvrzeno, že vliv nyní navržené trasy je na přijatelné úrovni, potom diskuse, zda vliv nové trasy bude stejný, nebo trochu menší, není dostatečným důvodem pro protahování výstavby a pro zvyšování rizika pro obyvatelstvo.

Realizace navrhované varianty ekologické organizace „Děti Země“ tj. vedením trasy tunelem „Kubačka“, by měla zjevné zvýšení nejen negativních dopadů na životy a zdraví obyvatel, ale i dopadů ekonomických a to především v těchto směrech:

1. Prodloužením doby výstavby dálnice se zvyšuje riziko, že dojde k dalším zbytečným úmrtím a zraněním na stávajících silnicích nižší třídy. Provoz na dálnicích je celkově bezpečnější než na silnicích I. nebo II. třídy, proto uvedením dálnice do provozu se sníží riziko vzniku dopravní nehody v daném úseku.
2. Prodloužením doby výstavby se prodlouží naprosto nevyhovující situace, kdy mezinárodní kamionová doprava na silnici I/8 a I/30 projíždí přímo obcemi se všemi negativními vlivy dopravních nehod, hluku a emisí. To je zvláště aktuální při současném nárůstu dopravy po našem vstupu do Evropské unie.

3. Prodloužením doby výstavby porostou i náklady na stavbu spojené s růstem cen stavebních materiálů a pracovní síly. Je zde také riziko možného růstu nákladů spojených se změnami daňového zatížení ve formě DPH.
4. Výstavba tunelu „Kubačka“ sebou ponese další zvýšení nákladů na stavbu, neboť bude nutné nejprve provést průzkumnou štolu v ose tunelu. Výše provozních nákladů na tunel dlouhý 3,3 km je několikanásobně vyšší než budou provozní náklady dvou kratších tunelů.
5. Výstavbou dlouhého tunelu se obecně sníží bezpečnost provozu na daném úseku. Riziko provozu v tunelu je mnohem vyšší než na volné komunikaci v důsledku zvýšeného stresu pro řidiče, nebezpečí požáru v tunelu s katastrofálními důsledky (viz. příklady z Rakouska) a omezeného přístupu záchranné služby při nehodách. Pominout nelze ani snadné zneužití dlouhých tunelů pro teroristické útoky.
6. Varianta „Děti Země“ nepočítá ve svých návrzích s nepostradatelným subjektem životního prostředí, jakým bezesporu je člověk. Ve svých návrzích nepočítají s tím, jaký jejich varianta bude mít dopad na životy a zdraví lidí.

Všechny tyto uvedené skutečnosti byly důvodem, proč se při volbě současné trasy zvolilo pro překonání hřebenu Kubačka nejužší místo se dvěma krátkými tunely a mostem. Toto řešení je výrazně bezpečnější, ekonomicky výhodnější a z hlediska dostavby rychlejší.

Pokud by se totiž začalo s výstavbou původní trasy již v roce 2006 (jak bylo plánováno), byla by stavba dle odhadů dokončena v druhé polovině roku 2009 a finanční náklady na tento úsek stavby byly odhadovány na 7,5 mld. Kč. Provozní náklady tunelů budou dle odhadu 7,2 mil. Kč za rok. Pokud by se přípravy trasy, kterou navrhuje „Děti Země“ podařilo zahájit v roce 2005, bylo by možné získat stavební povolení nejdříve v roce 2009. Realizace této stavby je odhadovaná na 48 – 54 měsíců, tudíž by byla dostavba možná nejdříve v roce 2013. Finanční náklady na tuto stavbu jsou odhadovány na 10,9 mld. Kč a provozní náklady tunelu na 26,4 mil. Kč. za rok. Tato varianta by tak oddálila dostavbu o 4 roky, byla by o 3,4 mld. Kč nákladnější a každoroční náklady na provoz tunelu by byly o 19,2 mil. Kč vyšší. [Zdroj 7]

Druhá navrhovaná varianta vedení trasy z Prahy kolem Loun a Mostu do Spolkové republiky Německo, dle mého názoru rovněž vykazuje značná rizika, která lze shrnout následovně:

1. Stávající silnice I.třídy č. 7 vedoucí z Prahy směrem na Louny má parametry rychlostní komunikace pouze v úseku od Prahy po k.o. Slaný. Dále svými dopravně technickými parametry je konstruována jako silnice I.třídy a to až na hranice se Spolkovou republikou Německo na Hoře Sv. Šebestiána. Komunikace v úseku mezi Chomutovem a státní hranicí se SRN prochází územím, ve kterém se nacházejí významné zdroje pitné vody.
2. Svedením silniční dopravy, zejména přepravy nebezpečných věcí na komunikaci vedoucí územím se zdroji pitné vody se zvyšuje riziko ohrožení životního prostředí a obyvatel žijících v dané oblasti.
3. Vedení trasy směrem na Chomutov a Horu Sv. Šebestiána by vzhledem k horskému hraničnímu přechodu vedlo ke zvýšení rizika vzniku dopravních nehod a to jak v zimních měsících, tak i v letním období, kdy mezi Chomutovem a hraničním přechodem na Hoře Sv. Šebestiána je značný výškový rozdíl.
4. Pro volbu trasy z Prahy na Louny by musela být bezpodmínečně silnice I/7 přebudována na komunikaci dálničního typu a to se všemi požadavky na evropské standardy. Bylo by nutné vybudovat obchvaty několika obcí, kterými silnice I.třídy č. 7 prochází.
5. Případnému odklonu a vedení trasy ze silnice I.třídy č. 7 na silnici I.třídy č. 27 v k.o. Nová Hospoda směrem na Havraň a Most by rovněž musela předcházet finančně náročná rekonstrukce silnice č. 27, se splněním požadavků evropských standardů. Navíc organizace ve svém návrhu neřeší další vedení trasy z Mostu ke státní hranici se SRN.
6. V neposlední řadě Spolková republika Německo nemá podél severozápadního úpatí Krušných hor žádnou relevantní pozemní komunikaci, která by mohla kapacitně odpovídat komunikaci dálničního typu se všemi standardy pro ochranu životního prostředí a bezpečnost silničních provozu.

Akceptování i druhé navrhované varianty by bylo vázáno na značné finanční náklady spojené s přestavbou několika komunikací, s majetkovým vypořádáním se s vlastníky jednotlivých pozemků, přes které by trasa měla vést. Dalším negativem i tohoto návrhu je rovněž časová prodleva od započetí stavby do jejího dokončení a uvedení do provozu a tím zvýšení rizika vzniku dopravních nehod na stávajících silnicích I/8 a I/30 včetně následků hrozících z těchto dopravních nehod.

6. ŘEŠENÍ STÁVAJÍCÍCH PROBLÉMŮ

Spolu s nárůstem silniční dopravy narůstají také další závažné problémy, o kterých je nutné se také zmínit.

Jedná se především o nedostatek parkovacích a odstavných ploch podél současné silniční sítě. Důsledkem toho je nedodržování sociálních předpisů vyplývajících z mezinárodní dohody o vnitrostátní a mezinárodní dopravě „AETR“. Z toho plyne únava řidičů a následné dopravní nehody a z nich hrozící nebezpečí a nabalující se trestná činnost na nákladní dopravu.

Dalším podstatným problémem a to zejména v nákladní dopravě je přetížení vozidel, což je příčinou vyjetých kolejí na vozovce, uvolněné krajnice vozovek a jiné zhoršování stavu silniční sítě. Špatný stav silniční sítě je také jedna z hlavních příčin dopravní nehodovosti. Následná rekonstrukce silnic je finančně velice náročná, což je důsledkem zvyšování ekonomických nákladů na dopravní obslužnost v regionu a následný nedostatek finančních prostředků na rozvoj silniční sítě.

Zprovoznění dálnice D-8 v celém jejím rozsahu bude mít velký význam při řešení stávajících problémů v silniční dopravě. Hlavní význam bude mít svedení dálkové dopravy ze stávající silnice I/8 v hřebenové části Českého středohoří, která je nevhodná z hlediska směrového vedení i podélných sklonů, což vede ke zvýšenému riziku dopravních nehod. V neposlední řadě se sníží i vliv dopravních nehod na životní prostředí, neboť při většině srážek vozidla se zvěří dojde k úniku provozních hmot z vozidla, zejména chladicí kapaliny.

Zprovoznění celého úseku dálnice D-8 bude významné i pro celkovou dopravu mezi Prahou a Ústím nad Labem v případech, kdy dojde vlivem nadměrného množství vody, způsobeného deštěm nebo táním sněhu, v řece Labi k jejímu vyhlazení z koryta řeky a k zaplavení okolních silnic spojující Lovosice s Ústím nad Labem.

Názorným příkladem může být rok 2002, kdy při povodních hladina řeky Labe dosáhla hodnot „Stoleté vody“. Došlo k zaplavení jak levobřežní komunikace I/30, tak i pravobřežní komunikace II/261. V celém úseku mezi Lovosicemi a Ústím nad Labem není vybudovaný žádný relevantní most přes řeku Labe, po kterém by bylo možné mezi těmito městy dopravu provozovat. Současné komunikace I/30 a II/261 spojující Litoměřice a

Lovosice s Ústím nad Labem v celé své délce vedou souběžně a v bezprostřední blízkosti řeky Labe. Pouze v některých velmi krátkých, ojedinělých úsecích jsou mezi komunikací a řekou takové výškové rozdíly, které by zaplavení komunikace zabránily. Stávající problém bezesporu vyřeší zprovoznění úseku dálnice D-8 mezi Lovosicemi a Řehlovicemi.

7. ZÁVĚR

Z výše uvedených údajů vyplývá, že rozvoj silniční sítě je rozhodně nutný, jelikož je jisté, že se nároky na silniční síť a dopravní obslužnost budou v budoucnosti i nadále zvyšovat. Současných necelých 53 km dálnic a 492 km silnic I. třídy nemůže bezpečně pojmout takové množství vozidel, jaké v současné době je. Jisté je, že rozvojem silniční sítě se nevyřeší veškeré problémy spojené se silniční dopravou. Je to pouze jedna z možností jak tento problém řešit.

Z provedených rozborů nehodovosti vyplynulo, že přestože nehodovost v ústeckém regionu má za posledních šest let klesající trend, její následky zůstávají i přes klesající tendenci stále alarmující. Je obecně známo, že počet dopravních nehod na dálnicích je rozhodně nižší, než na ostatních komunikacích. Při jízdě po dálnici odpadají dvě významné příčiny dopravních nehod. Jednak nedání přednosti v jízdě a také střet s protijedoucím vozidlem při nesprávném předjíždění. Záleží také na každém z nás, jak se budeme na silnicích chovat, jestli se zasloužíme o to, že dopravní nehodovost nebude mít takové tragické následky. V rámci stavby dálnice jsou prováděna opatření směřující k ochraně zejména lesní zvěře, jako jsou různá oplocení, podchody pro zvěř v místech, kde byla zjištěna jejich migrační trasa apod. Těmito ochrannými prvky bezesporu dojde ke snížení počtu nehod zaviněných lesní zvěří, ale též i ke snížení následků na životech a zdraví lidí i zvěře. Snížení počtu těchto nehod přispěje k minimalizaci negativních následků na životním prostředí, které s sebou tento druh nehod přináší.

Silniční síť slouží vozidlům a vozidla ovládá člověk, který je tedy nejdůležitější článek řetězce. Člověk je také ten, kdo rozhoduje o stavbě nějaké silnice nebo dálnice, kdo ji podporuje a kdo proti ní protestuje. Není proto možné jednoznačně rozhodnout o nějaké stavbě nebo ji rovnou zavrhnout. Vždy je nutné porovnat veškeré argumenty a pokusit se nalézt kompromis. Celkové náklady na ochranu životního prostředí při stavbě dálnice D-8 jsou nadstandardní ve srovnání s běžnými náklady při výstavbě dálnic a silnic. Dálnice D-8 je stavěna s perspektivními požadavky na evropské standardy k ochraně životního prostředí i k zajištění zabezpečení provozu na tělese dálnice. K eliminaci nežádoucích vlivů dálnice D-8 na životní prostředí byla využita ochranná opatření jako např. tunely, podchody, mosty, protihlukové stěny, odvodnění s čištěním vod z povrchu dálnice, oplocení, vegetační úpravy, apod. Myslím si, že v případě výstavby dálnice D-8 tento

kompromis nalezen byl, a že bylo uděláno dost opatření pro to, aby dálnice procházela přes chráněnou krajinnou oblast České středohoří i Krušné Hory tím nejšetrnějším způsobem, aby co nejméně narušovala ráz krajiny, a aby byla co nejmenší překážkou pro zde žijící faunu i floru.

Dokončení a uvedení do provozu celého dálničního tahu Praha – Drážďany bude mít obrovský dopravní význam z několika hledisek. Vznikne jednodušší a rychlejší spojení po celé délce trasy mezi Prahou a Drážďany. Dostavba dálnice a její uvedení do provozu bude významná pro celkovou dopravu mezi Prahou a Ústím nad Labem v případech, kdy dojde vlivem nadměrného množství vody, způsobeného dešti nebo táním sněhu, v řece Labi k jejímu vylití z koryta řeky a k zaplavení okolních silnic spojující Lovosice s Ústím nad Labem.

8. Literatura

- [1] Ředitelství služby dopravní Policie: Přehled nehodovosti v silničním provozu na území České republiky za rok 2007, Praha 2008
- [2] Herčík, Miloslav. 111 otázek a odpovědí o životním prostředí. Ostrava: Montanex, 2004. 150 s. ISBN 80-7225-123-6.
- [3] Herčík, Miloslav. Životní prostředí: základy environmentalistiky. 1. vyd. Ostrava: VŠB-Technická univerzita Ostrava, 2006 143 s. ISBN 80-248-1073-5.
- [4] Dirner, V. a kol. Ochrana životního prostředí: základy, plánování, technologie, ekonomika, právo a management. Praha: Ministerstvo životního prostředí, 1997. 333 s. ISBN 80-7078-490-3.

Zdroje

- [1] Policie ČR, Krajské ředitelství policie Severočeského kraje Ústí nad Labem: Přehled silniční sítě ústeckého regionu k 1.1.2008
- [2] Policie ČR, Ředitelství služby dopravní policie, Policejního prezidia ČR Praha: Rozbor dopravní nehodovosti za období od 01. 01. 2008 do 31. 12. 2008 v ČR
- [3] Policie ČR, Krajské ředitelství policie Severočeského kraje Ústí nad Labem: Rozbor dopravní nehodovosti za období od 01. 01. 2008 do 31. 12. 2008 v Severočeském kraji
- [4] NTD GROUP a.s. Ústí nad Labem
- [5] Ředitelství silnic a dálnic ČR
- [6] www.sydos.cz/cs/rocenky.htm
- [7] <http://www.scitani2005.rsd.cz/start.htm>
- [8] <http://www.rsd.cz/photogallery/D8>
- [9] <http://tunelkubacka.ecn.cz/index.php>